

УДК 347.922.6:347.763

Бессараб Наталія Миколаївна,

здобувачка кафедри цивільного процесу

Національного університету «Одеська юридична академія»

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ПІДСУДНОСТІ ПОЗОВІВ ДО МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ

Постановка проблеми. Положеннями Закону України «Про судоустрій і статус суддів» кожному гарантовано право на розгляд його справи в суді, до підсудності якого вона віднесена процесуальним законом. Питання підсудності не є новим для цивільного процесуального права України, хоча її правила зазнали деяких змін в ході судової реформи. Що стосується справ за позовами до перевізників, що впливають з договорів перевезення вантажів, пасажирів або багажу, то вони, як і раніше, підпорядковані правилам виключної підсудності, відповідно до яких ці справи підлягають розгляду судом за місцезнаходженням перевізника. Разом з тим, значна кількість міжнародних угод, учасницею яких виступає Україна, фактично нівелюють норму про виключну підсудність справ, що впливають із міжнародних перевезень, встановлюючи для позивача правила альтернативної підсудності. Проте на сьогодні, на жаль, в Україні відсутні серйозні наукові розробки в даній сфері, як і практика широкого застосування судами норм міжнародного права до процесуальних правовідносин, що й пояснює актуальність та новизну даного наукового дослідження.

Стан дослідження проблеми. Питання підсудності, в тому числі виключної, розглядаються у кожному підручнику з цивільного процесу та коментарів Цивільного процесуального кодексу України. Їй, зокрема, приділяють увагу такі вчені, як С.С. Бичкова, Ю.В. Білоусов, Я.П. Зейкан, В.В. Комаров, Д.Д. Луспеник, Н.Ю.Сакара, В.І. Тертишніков, О.І. Угриновська, С.Я. Фурса, С.І. Чернооченко, М.Й. Штефан та ін. Проте, як правило, в роботах цих авторів констатується виключна підсудність справ за позовами до перевізників, а особливості визначення територіальної підсудності справ, що виникають із міжнародних перевезень, не розглядаються. З іншого боку, в Україні проводилися дослідження проблем визначення підсудності справ з іноземним елементом, зокрема, за даним напрямком підго-

товлені та захищені дисертації на здобуття ступеня кандидата юридичних наук Ю.В. Черняк «Інститут підсудності в міжнародному приватному праві країн Європейського Союзу та України» [1] та Л.С. Фединак «Право іноземців на звернення до суду в Україні (цивільно-процесуальні аспекти)» [2]. Проте в цих роботах мова йде про розмежування компетенції судів різних держав щодо справ з так званим іноземним елементом та не розглядаються питання визначення компетентного суду всередині держави.

Тому **метою даної статті** є дослідження на підставі аналізу норм чинного цивільного процесуального законодавства України та норм міжнародних угод особливостей визначення територіальної підсудності справ за позовами до перевізників, що виникають із договорів міжнародного перевезення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Наявність територіальної підсудності пов'язана з необхідністю розподілу справ між однорідними судами з урахуванням території, на яку поширюється їх юрисдикція. Законодавством встановлено ряд правил територіальної підсудності, з урахуванням яких традиційно виділяють загальну, альтернативну, виключну підсудність, підсудність за зв'язком справ та за ухвалою суду.

Розгляд окремих категорій справ в силу прямої вказівки в законі допускається лише в конкретно визначених за місцем розташування судів. Така територіальна підсудність називається виключною. Встановлення виключної підсудності спрямовано на забезпечення кращих умов для правильного і своєчасного розгляду справ, специфічні особливості яких ускладнюють їх розгляд в іншому місці. При конкуренції даного виду підсудності з іншими видами підсудності перевага завжди надається виключній підсудності [3, с. 282].

Ст. 114 ЦПК України називає п'ять випадків виключної підсудності. Відповідно до ч. 4 цієї статті позови до перевізників, що виникають з договорів

перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти, пред'являються за місцезнаходженням перевізника. Досліджуючи випадки пред'явлення позовів, пов'язаних з договорами перевезення, слід враховувати і те, що нерідко ці договори охоплюють свою дію територію кількох держав, що зумовлює їх регулювання не лише національним, але й міжнародним правом.

Згідно із ч. 1 ст. 2 ЦПК України джерелами цивільного процесуального права названі Конституція України, цей Кодекс та Закон України від 23 червня 2005 року «Про міжнародне приватне право». Зазначена стаття містить також положення про те, що у разі, коли міжнародним договором, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, передбачено інші правила, ніж встановлені ЦПК, застосовуються правила міжнародного договору. Це положення ЦПК України відповідає ч. 1 ст. 9 Конституції України, яка проголосила, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України. З аналізу даної статті видно, що Конституція включила міжнародні договори України у правову систему держави.

Відповідно до ст. 2 Закону України від 29.06.2004 року № 1906-IV «Про міжнародні договори України» міжнародний договір України – укладений у письмовій формі з іноземною державою або іншим суб'єктом міжнародного права, який регулюється міжнародним правом, незалежно від того, міститься договір в одному чи декількох пов'язаних між собою документах, і незалежно від його конкретного найменування (договір, угода, конвенція, пакт, протокол тощо). У статті 19 даного закону безпосередньо зазначається, що чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються у порядку, передбаченому для норм національного законодавства.

Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору.

Пленум Верховного Суду України в п. 4 своєї постанови від 1 листопада 1996 року «Про застосування Конституції України при здійсненні правосуддя» [4] роз'яснив, що суд не може застосовувати закон, який регулює дані правовідносини інакше, ніж міжнародний договір. Це твердження ґрунтується на ст. 27 Віденської конвенції про право міжнародних договорів від 23 травня 1969 р., учасницею якої є Україна і відповідно до якої учасник не може посилається на положення свого внутрішнього права як на виправдання для невиконання ним договору.

Таким чином, норми Конституції і ЦПК України про міжнародні договори і їхнє пріоритетне значення в цивільному судочинстві дозволяють зробити висновок про те, що норми міжнародного права імпліментуються у сферу внутрішньодержавних відносин [5, с. 324].

Згода Верховної Ради на обов'язковість міжнародних договорів може мати різні форми: «ухвалення», «утвердження», «приєднання». Переважно це відбувається шляхом ратифікації міжнародного договору, яка виражається у формі закону і означає згоду України на обов'язковість для неї міжнародного договору. Закон України «Про міжнародні договори» містить перелік міжнародних договорів, що підлягають обов'язковій ратифікації (ч. 2 ст. 9). Крім того, Україна згідно зі ст. 7 Закону України «Про правонаступництво України» від 12 вересня 1991 р. виступає правонаступницею прав і обов'язків за міжнародними угодами СРСР у разі, якщо вони не суперечать Конституції.

Таким чином, аналіз вищенаведених законодавчих положень свідчить, що суд при розгляді цивільної справи застосовує норми внутрішнього цивільного процесуального права України, однак з тих питань, з яких існує міжнародний договір, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, що встановлює інші правила, ніж у законі, застосовує правила міжнародного договору [5, с. 327].

Так, низкою міжнародних договорів, учасницею яких є Україна, передбачено відмінні правила щодо підсудності позовів до перевізників від правил виключної підсудності, яке міститься у ст. 114 ЦПК України.

Зокрема, відповідно до ст. 21 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) від 5 липня 1978 року [6] з усіх спорів, які виникають з приводу перевезень, що підпадають під дію цієї Конвенції, позивач може на власний вибір звернутись, окрім компетентних судів держав, які беруть участь в Конвенції, призначених сторонами за спільною згодою, до судів держави, на території якої знаходиться:

- а) головна контора відповідача, його звичайне місце проживання або контора, за посередництвом якої був укладений договір перевезення, або
- б) місце, де була заподіяна шкода, або
- с) місце відправлення чи призначення, і може звернутись лише до цих судів.

Схожі норми містяться в ст. 14 Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу [7], підписаної державами – учасницями СНД 9 жовтня 1997 року в м. Бішкек. Нею передбачено, що з усіх спірних питань, які виникають у зв'язку з перевезенням пасажирів і багажу в міжнародному сполученні, пасажир має право згідно із ст.

20 Конвенції про правову допомогу та правові відносини у цивільних, сімейних і кримінальних справах від 22 січня 1993 року звернутися в суди держави, на території якої сталася подія, що призвела до ушкодження здоров'я пасажирів або пошкодження багажу, чи розташовані за юридичною адресою перевізника або пасажирів, а також у пунктах відправлення або прибуття пасажирів.

Відповідно до параграфу 2 ст. 39 Угоди про міжнародне пасажирське сполучення [8], прийнятої в рамках Організації співробітництва залізниць та введеної в дію з 1 листопада 1951 року (із змінами та доповненнями), позов може бути поданий особою, яка має на те права, тільки до залізниці або пункту продажу, до яких була заявлена претензія відповідно до параграфу 5 ст. 38 Угоди, і тільки в тому випадку, якщо ними не було дотримано строку на розгляд претензії, встановленого параграфом 8 ст. 38 Угоди, або якщо на протязі цього ж строку залізниця або пункт продажу повідомили заявника про відхилення претензії повністю або частково. Додатком 2 (до ст. 38 Угоди) затверджено перелік організацій, які розглядають претензії і відповідно до яких може бути заявлено позов. На залізницях України такими організаціями є:

1) про повернення плати за проїзд пасажирів – Валютно-комерційне управління «Укрзалізниця» 290604, Львів, вул. Гоголя, 1;

2) про відшкодування за повну або часткову втрату або пошкодження багажу чи товаробагажу, за прострочення в доставці багажу – Центр міжнародних розрахунків і контролю Укрзалізниці, 290601, Україна, Львів, вул. Листопадового Чину, 22.

Відповідно до параграфу 3 ст. 39 Угоди позов може бути подано тільки у належному суді тієї країни, залізниці або пункту продажу, якій була пред'явлена претензія.

Особливості підсудності передбачені і для міжнародних повітряних перевізників. Так, ст. 28 Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 р. (Варшавської конвенції) [9], зміненої в Гаазі в 1955 році, передбачено, що позов про відповідальність повинен бути порушений, на вибір позивача, в межах території однієї з Високих Договірних Сторін або в суді за місцем проживання перевізника, за місцезнаходженням головного управління його підприємства або за місцем, де він має контору, через яку був укладений договір, або перед судом місця призначення. Це положення Варшавської конвенції в подальшому було розширено Конвенцією, додатковою до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором, від 18 вересня 1961 року [10], якою було встановлено,

що позов може бути поданий як до перевізника за договором, як зазначено у вищевказаній ст. 28 Варшавської конвенції, так і на вибір позивача в суді за місцезнаходженням фактичного перевізника чи його головного управління до такого фактичного перевізника або до перевізника за договором, або до обох, разом чи окремо. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, визначає перевізника за договором як особу, яка укладає як сторона договір перевезення, що підпадає під Варшавську конвенцію, з пасажиром або відправником чи з особою, яка діє від імені пасажирів або відправника, а фактичного перевізника – як особу, яка не є перевізником за договором і, будучи уповноважена перевізником за договором, здійснює повністю або частково перевезення, але яка стосовно цієї частини не є послідовним перевізником у розумінні Варшавської конвенції.

Особливості підсудності позовів до морських перевізників передбачені ст. 17 Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року [11]. Нею встановлено, що позов на підставі цієї Конвенції може бути пред'явлено на вибір позивача в одному з зазначених нижче судів, при умові, що він знаходиться в Державі, яка є Стороною цієї Конвенції:

a) в суді постійного місця перебування чи місця знаходження головної контори відповідача;

b) в суді місця відправлення або місця призначення згідно з договором перевезення;

c) в суді Держави доміцилію або постійного місця проживання позивача, якщо відповідач має свою контору в цій Державі і підпадає під її юрисдикцію;

d) в суді Держави, де було укладено договір перевезення, якщо відповідач має свою контору в цій Державі і підпадає під її юрисдикцію.

Нарешті для спорів, що виникають з договорів міжнародного пасажирського перевезення по внутрішніх водних шляхах, підсудність встановлюється ст. 15 Конвенції про договір міжнародного перевезення пасажирів і багажу по внутрішніх водних шляхах (КППВ) від 01 травня 1976 року [12]. Нею передбачено, що з усіх спорів, які виникають з приводу перевезень, що підпадають під дію цієї Конвенції, позивач може на свій вибір звернутися, окрім компетентних судів держав, які беруть участь у Конвенції, обраних сторонами за спільною згодою, до судів держави, на території якої знаходиться:

a) головна контора відповідача, його звичайне місце проживання або контора, через яку був укладений договір перевезення, або

b) місце, де була заподіяна шкода, або

c) місце відправлення або призначення, і може звертатися лише до цих судів.

Отже, з проаналізованих міжнародних норм вбачається, що замість передбаченої ЦПК України виключної підсудності позовів до перевізника, ними

закріплено альтернативну підсудність, яка передбачає широкий вибір судів, до яких за власним вибором може звернутись позивач. Головною ж умовою їх застосування є належність перевезення до сфери регулювання цих міжнародних угод.

Відповідно до другого абзацу ч. 4 ст. 114 ЦПК України справи про арешт судна, що здійснюються для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації судна. Таким чином, незважаючи на те, що дана норма міститься в статті під назвою «Виключна підсудність», нею надається можливість для позивача обирати один із двох судів, якщо порт, в якому перебуває судно, та порт реєстрації судна знаходяться на території України. Слід також зауважити, що з 16 травня 2012 року для України набрала чинність Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна [13], підписана в Брюсселі 10 травня 1952 року (Брюссельська конвенція). Разом з тим, дана Конвенція не передбачає правил визначення підсудності справ про накладення арешту та відсилає до національного законодавства. Нею, проте, передбачено додаткові правила підсудності щодо розгляду по суті морських вимог, для забезпечення яких було накладено арешт на судно (ст. 7 Брюссельської конвенції).

Слід також звернути увагу на положення Закону України «Про міжнародне приватне право» [14], які визначають підсудність справ з іноземним елементом. У статті 77 цього Закону встановлено випадки виключної підсудності судам України справ з іноземним елементом, що, очевидно, означає обов'язок судів України приймати ці справи до свого прова-

дження [15, с. 81-82]. Разом з тим слід зауважити, що на відміну від розглянутих вище норм міжнародних угод, які передбачають винятки з передбачених ЦПК України правил виключної підсудності, у Законі України «Про міжнародне приватне право» йдеться про підсудність справ з іноземним елементом судам України взагалі, а відповіді на питання про підсудність справи конкретному суду України цей закон не пропонує [15, с. 82]. Тому в даному випадку мова йде не про територіальну, а про міжнародну підсудність, під якою розуміють компетенцію судів конкретної держави з вирішення цивільних справ з іноземним елементом [1].

Висновок. В результаті проведеного дослідження слід зробити висновок, що на відміну від національного законодавства, міжнародні угоди в транспортній сфері (окрім, хіба-що, залізничного транспорту) передбачають альтернативну підсудність вимог до перевізника, за правилами якої позов може бути поданий не лише за місцезнаходженням організації перевізника, але, як правило, за місцем відправлення чи призначення, а також за місцем укладення договору перевезення чи заподіяння шкоди. Загалом щодо міжнародних перевезень такий підхід видається вірним, оскільки значно спрощує громадянам доступ до правосуддя, істотною перешкодою для якого є необхідність ведення процесу в іноземній державі. В зв'язку з цим практика застосування судами України міжнародних угод в транспортній сфері повинна набути подальшого поширення, чому, в першу чергу, повинні посприяти вищі судові органи шляхом видання відповідних керівних роз'яснень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Черняк Ю.В. Інститут підсудності в міжнародному приватному праві країн Європейського Союзу та України : Дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ю. В. Черняк ; Київ. нац. ун-т ім. Т.Шевченка. – К., 2006. – 187 с.
2. Фединак Л.С. Право іноземців на звернення до суду в Україні (цивільно-процесуальні аспекти) : Дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Л.С. Фединак ; Львів. нац. ун-т ім. І.Франка. – Львів, 2000. – 189 с.
3. Курс цивільного процесу : підручник / В.В. Комаров, В.А. Бігун, В.В. Баранкова та ін. ; за ред. В.В. Комарова. – Харків : Право, 2011. – 1352 с.
4. Про застосування Конституції України при здійсненні правосуддя : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 01.11.1996 р. № 9 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0009700-96>
5. Худоба В.М. Міжнародні договори України як джерела цивільного процесуального права / В.М. Худоба // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия «Юридические науки». – 2008. – Том 21 (60). – № 1. – С. 323-328.
6. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) від 05.07.1978 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/laws/card/995_845
7. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 09.10.1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_034
8. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) от 01.11.1951 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/998_014
9. Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, від 12.10.1929 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_181

- Бессараб Наталія Миколаївна**

Бессараб Наталья Николаевна

Bessarab Nataliia Mykolaivna

Keywords: jurisdiction; territorial jurisdiction; exclusive jurisdiction; jurisdiction of claims to carriers.